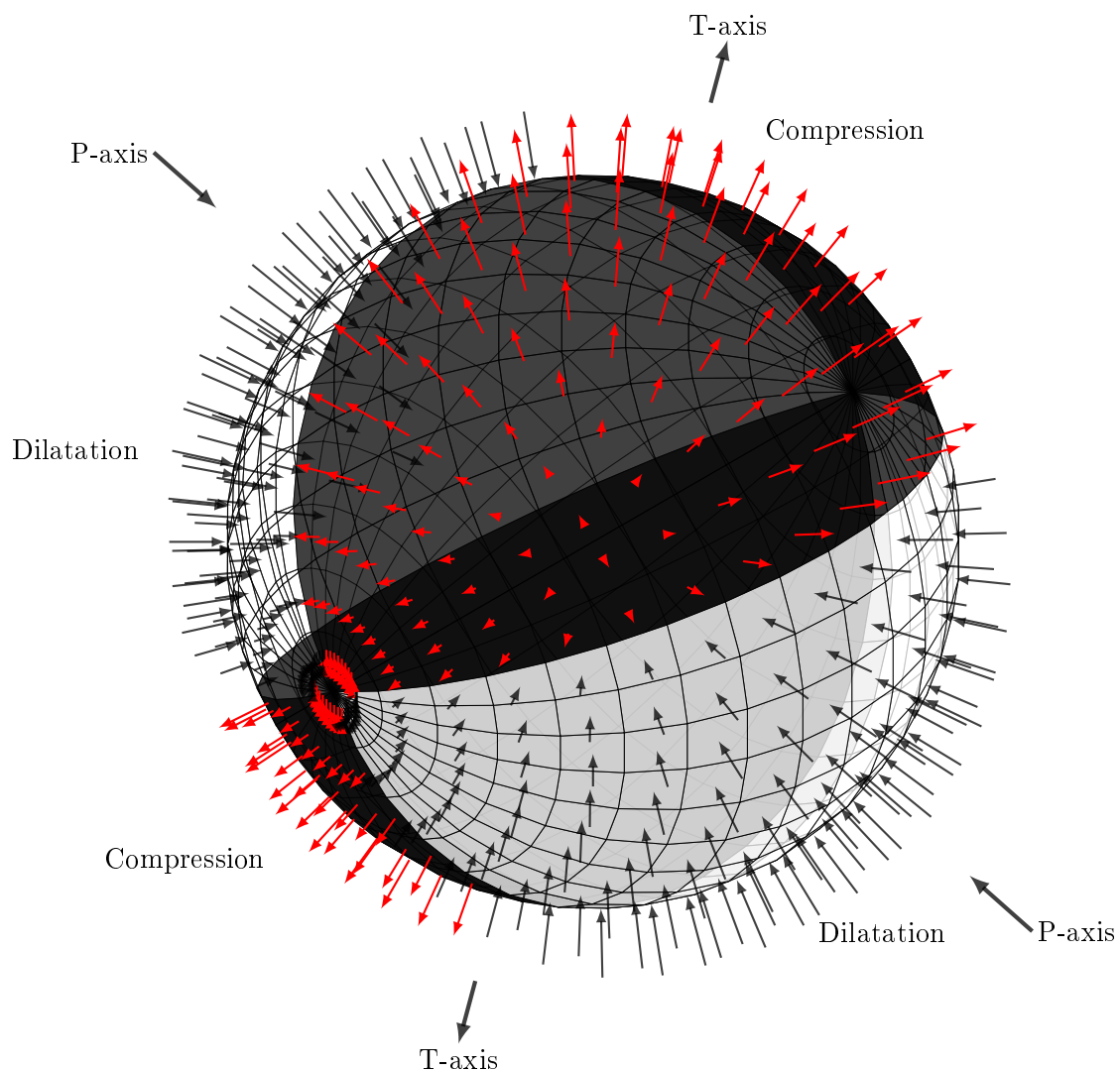


# Bachelor Arbeit Improving Uster

Author(s): Cyrano Gollier ETH-Nr. 15-914-609  
Supervisor: Prof. Dr. Bryan T. Adey  
Dr. Claudio Martani  
Date: 22. April 2020



Seismic focal mechanism and Pressure-Tension axis.





Eidgenössische Technische Hochschule Zürich  
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

## Declaration of originality

The signed declaration of originality is a component of every semester paper, Bachelor's thesis, Master's thesis and any other degree paper undertaken during the course of studies, including the respective electronic versions.

Lecturers may also require a declaration of originality for other written papers compiled for their courses.

I hereby confirm that I am the sole author of the written work here enclosed and that I have compiled it in my own words. Parts excepted are corrections of form and content by the supervisor.

**Title of work** (in block letters):

**Authored by** (in block letters):

*For papers written by groups the names of all authors are required.*

**Name(s):**

**First name(s):**

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

With my signature I confirm that

- I have committed none of the forms of plagiarism described in the '[Citation etiquette](#)' information sheet.
- I have documented all methods, data and processes truthfully.
- I have not manipulated any data.
- I have mentioned all persons who were significant facilitators of the work.

I am aware that the work may be screened electronically for plagiarism.

**Place, date**

**Signature(s)**

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

*For papers written by groups the names of all authors are required. Their signatures collectively guarantee the entire content of the written paper.*



# Abstract

look at

The abstract is a concise and accurate summary of the research described in the document. It states the problem, the methods of investigation, and the general conclusions, and should not contain tables, graphs, complex equations, or illustrations. There is a single abstract for the entire work, and it must not exceed 350 words in length.

The abstract should be given in both English and German language, independent of the language in which the thesis itself is written.

This is some real bullshit man.



# Acknowledgment

Acknowledgments are the author's statement of gratitude to and recognition of the people and institutions that helped the author's research and writing.

For example, the supervisor, other academic and/or technical staff at the university, experts in other institutions who may have provided advice or access to information, funding bodies, colleges, friends and family.





# Hilfestellung

## Some formal aspects

Strong demands can only be met with the help of a very stringent and clear structure laid out at the beginning of the writing process. One of the most clear structuring is given by a rigorous "legal numbering" (1, 1.1, 1.1.1 etc.). It is good to know that  $\text{\LaTeX}$  does all this formatting business without any need to renumber things yourself at each iteration and so on. Thus we strongly recommend using  $\text{\LaTeX}$  for the project. Anything else (e.g. Word) is a mess when writing an elaborate scientific text with many graphics and formulas.

Even a particular elusive reader should be able to quickly glean the most important thoughts, experiments and results from just looking at illustrative schematics, diagrams, and pictures with self explaining, extensive figure captions.

There are always parts/chapters/sections of text which are complex and important for a full description and documentation of the work, but not absolutely necessary for following the main lines of thought. It is very helpful for the somewhat more interested, but temporally limited reader if such passages of text are correspondingly marked, e.g. by a brief introductory remark to such sections, or even by moving them into appendices.

Definitively each chapter and ideally also each section should begin with a short guide: what is communicated in the following text, which sources (quote clearly) have been used, what are the basic concepts used and which goals are to be reached. Similarly, at the end of larger elaborations a short synopsis of the communicated content should be offered.

## Plain text

A single font must be used throughout the thesis or report, the only exceptions being in tables, graphs, and appendices. Headings may be bolded and no more than 2 points larger than the rest of the text.

The page format should be single column with one and a single spacing used between the lines. Spacing of words on a line should be such that the line can be easily read. Crowding words together or leaving excessive spaces is not permitted.

## Footnotes

For those who are using footnotes<sup>1</sup>, Arabic numerals are used consecutively throughout a chapter, and should normally appear at the bottom of the relevant page, keyed to the same number following the word or phrase in the text to which it refers. If a footnote is too long for the relevant page, it may be continued on the following page preceding the footnotes for that page. If the number of footnotes is very large, numbers may be restarted with each chapter.

## Lists

There are three types of lists with the environment names *itemize*, *enumerate* and *description*. All lists have a separation between each item, to improve the reading of item texts spanning several lines. This item text can contain multiple paragraphs. These paragraphs are appropriately spaced and indented according to their position in the list.

- The *itemize* sets off list items with *bullets*, like this.
- Of course, lists can be nested, each type up to at least four levels. One type of list can be nested within another type.
  - Nested lists of the same type will change style of numbering or *bullets* as needed.

1. The *enumerate* environment numbers the list elements.

This is a new paragraph in the item text, which is not intended as in the normal text but separated from the previous paragraph.

2. The enumeration scheme changes with each nesting level
  - a) as shown in this nested enumerated list item.

**Some description** The *description* environment allows to describe some content.

## Mathematical symbols and equations

Each formula, except for generally accepted and well-known formulas, either has to be mathematically derived, to be explained, or a literature source has to be provided. This applies especially to complex models, where each constraint should be described and explained.

There are three types of mathematical equations: (a) in-line equations, (b) displayed but unnumbered equations, and (c) displayed and numbered equations.

---

1. Some example footnote.

## In-line equations

An in-line equation is used for particularly simple relationships which (i) do not need vertical space for integrals, fractions, etc., (ii) can be expressed without breaking the flow of the sentence, and (iii) will not be referenced again in the document.

For example:

If volume  $V$  and temperature  $T$  are known, the ideal gas law can be used to get a reasonable approximation for the pressure of a gas as  $P = nRT/V$ , where  $n$  is the number of moles of gas and  $R$  is the gas constant.

Unless all the variables have been defined earlier in the document, the physical significance of all the quantities appearing in an equation must be stated at the point of their first appearance in the document.

## Displayed, but unnumbered, equations

Equations that are too complex to be written as in-line equations should be "displayed", which usually means, that the equation is centered between the left and right margins or aligned at a tab stop with some indent from the left margin and some vertical space is provided above and below the equation to set it apart from the text.

For example:

The van der Waals equation is used to provide a more accurate expression for the pressure  $P$  as a function of the molar volume  $V_m$  and the temperature  $T$  as

$$P = \frac{RT}{V_m - b} - \frac{a}{V_m^2} ,$$

where  $a$  and  $b$  are van der Waals parameters for the gas.

or

The electric field  $\mathbf{E}$  at the origin due to a point charge  $q$  at a distance  $r$  is given by

$$\mathbf{E} = \frac{|q|}{4\pi\epsilon_0 r^2} \hat{\mathbf{r}}$$

where  $\hat{\mathbf{r}}$  is the position vector of the point charge.

Note that in the examples presented above, the displayed equation is part of the text, i.e, it is punctuated, and incorporated in to the structure of the sentence.

All the scalar variables are italicized whereas the vector quantities in the second example are Roman boldfaced.

## Displayed and numbered equations

One often has to refer back to the important equations. The standard way to do this is by referring to the equation number. Of course, in order to refer to an equation number, one must first number the equations. A consistent system of numbering equations must be adopted. Various options are:

- Number equations as (1), (2), etc., starting in Chapter 1 (or at the first numbered equation) and continuing until the end of the last numbered equation in the document.
- Incorporate the chapter number into the equation, as in (1.1), (2.3), (4.6), etc., which means the equation numbering goes back to 1 at the beginning of each chapter.
- Use Roman numerals for chapter numbers, as in (I.1), (II.3), (IV.6) etc.

For example:

The non-relativistic Schrödinger equation for a particle of mass  $m$  subject to a potential energy function  $V(x)$  in a one-dimensional universe is

$$E\psi(x) = \frac{-\hbar^2}{2m} \frac{d^2\psi}{dx^2} + V(x)\psi(x) \quad (0.1)$$

where  $\hbar = h/(2\pi)$ ,  $h$  is Planck's constant, and  $E$  is the total energy of the system.

The equation in the example is approximately centered on the page, and the equation number is aligned by a right-tab at the right margin.

To cite an equation in text, use an abbreviation if it is not the first word of the sentence. Suitable singular and plural abbreviations include eq. and eqs., Eq. and Eqs. Spell out "Equation" when it is the first word of a sentence and when it is not accompanied by a number.

The used numbering of the equation may change according to the context of the work. E.g. number them as subequations

$$\dot{q}_i = \frac{\partial H}{\partial p_i} \quad (0.2a)$$

$$\dot{p}_i = -\frac{\partial H}{\partial q_i} \quad (0.2b)$$

or with only a single number

$$\begin{aligned} \dot{q}_i &= \frac{\partial H}{\partial p_i} \\ \dot{p}_i &= -\frac{\partial H}{\partial q_i} \end{aligned} \quad (0.3)$$

Many further possibilities of displaying equations exist.

## Tables

Tables should only be used to present three (3) or more items; otherwise, the data should be described in the narrative. Tables should be arranged so like material appears in columns, not rows. Information presented in tables should be sufficiently understandable so frequent reference to the narrative is unnecessary. Each table should have a title, generally appearing above the table itself. The table title and other items may be footnoted, although extensive explanations appearing in footnotes should be avoided. All abbreviations and symbols should be defined.

Tables are generally no more than what can be printed on one page, but occasionally multi-paged tables are necessary and are acceptable. Tables may appear on pages which contain narrative text or tables may appear singularly on a page (i.e. one table per page and only the table on the page).

Tabelle 0.1: Comparison of the mean-field predictions for the critical temperature of the Ising model with exact results and the best known estimates for different spatial dimensions  $d$  and lattice symmetries.

| <b>lattice</b> | $d$ | $q$ | $T_{\text{mf}}/T_c$ |
|----------------|-----|-----|---------------------|
| square         | 2   | 4   | 1.763               |
| triangular     | 2   | 6   | 1.648               |
| diamond        | 3   | 4   | 1.479               |
| simple cubic   | 3   | 6   | 1.330               |
| bcc            | 3   | 8   | 1.260               |
| fcc            | 3   | 12  | 1.225               |

## Figures

Figures present charts, graphs, or images to the reader. Figure legends should be sufficiently detailed to allow the reader to understand without frequent reference to the narrative. However, overly detailed descriptions should be avoided. All abbreviations and symbols should be defined. Figure legends should appear on the same page and in the same orientation as the figure. For example, if the figure appears in landscape mode then the legend should also appear in landscape mode. If the figure legend is too lengthy to appear on the same page as the figure, then the legend, in its entirety, must appear on the next page.

Similar to tables, figures are usually constructed to be no more than what can appear on one page, but occasionally multi-paged figures are necessary. Figures may also appear singularly on pages or on pages containing narrative text.

All possibilities of grouping pictures side by side, on top or in matrices can be realized. Each subfigure is created in the same way as a graphic inside a figure, just enclosed by a figure environment, as shown in Figure 0.2.

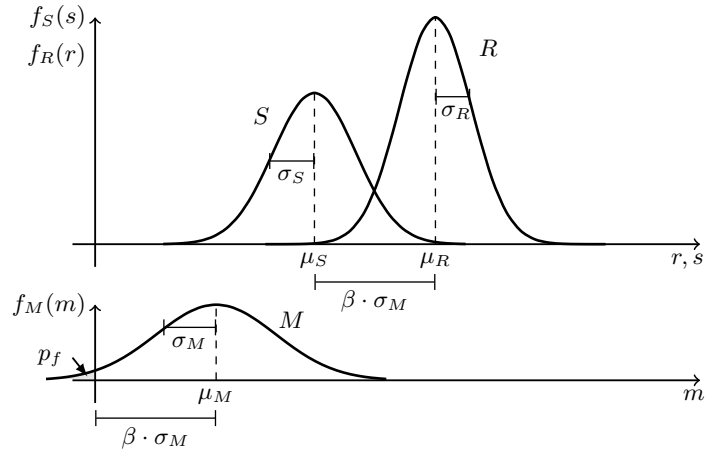


Abbildung 0.1: Safety Margin and Reliability Index. Are the random variables  $R$  and  $S$  normally distributed also the safety margin  $M$  is a normal random variable. In standardised domain the reliability index  $\beta$  provides the information how often  $\sigma_M$  has space between the origin and  $\mu_M$ .

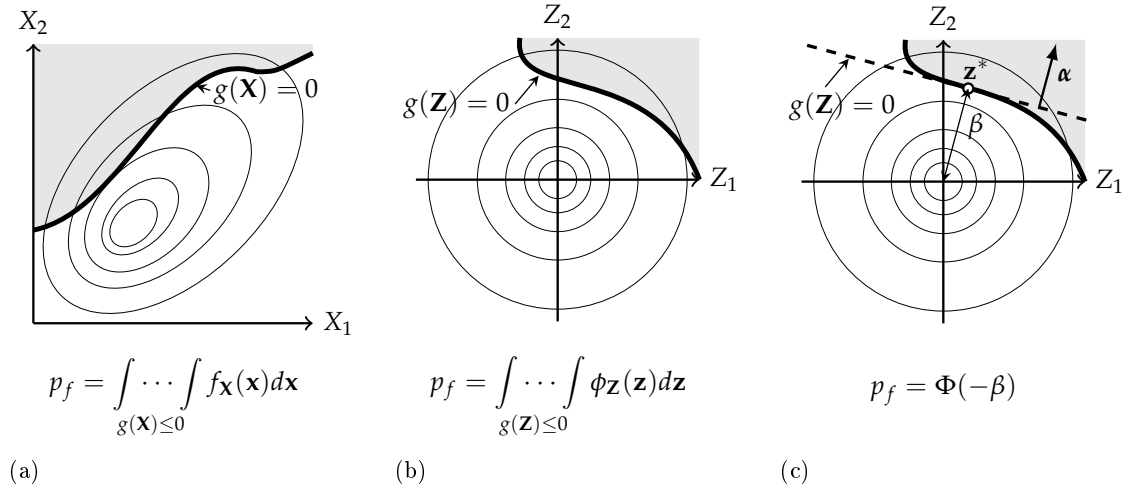


Abbildung 0.2: First Order Reliability Method. (a) Representation of a physical space with a set  $\mathbf{X}$  of any two random variables. The shaded area denotes the failure domain and  $g(\mathbf{X}) = 0$  the failure surface. (b) After transformation in the normalized space, the random variables  $\mathbf{Z}$  are now uncorrelated and standardized normally distributed, also the failure surface is transformed into  $g(\mathbf{X}) = 0$ . (c) FORM corresponds to a linearization of the failure surface  $g(\mathbf{X}) = 0$ . Performing this method, the design point  $\mathbf{z}^*$  and the reliability index  $\beta$  can be computed.

## Citations

Academic work almost always builds upon the work of others, and it is appropriate, indeed essential, that you discuss the related and previous work of others in your thesis. However,

this must be done according to the rules of acceptable use.

Much of the advice in the section on books will pertain to other sources as well. Their long history as a formal publication ensures, in particular, that the variations in author names and titles will serve as a model for constructing documentary notes and bibliography entries for many other types of sources.

The Chicago Manual of Style<sup>2</sup>, implemented here in its 16th edition, has long, been one of the most influential style guides for writers and publishers. While one's choices are now perhaps more extensive than ever, the Manual at least still provides a widely-recognized, and widely-utilized, standard.

A full reference must include enough information to enable an interested reader to locate the book. Most references contain at least some information not strictly needed for that purpose but potentially helpful nonetheless. The elements listed below are included, where applicable, in full documentary notes and bibliography entries.

The author appears as part of the narrative:

Nowak und Collins 2000, p.100 show how to calculate the reliability index  $\beta$ , by using geometric properties. And Chicago Press 2010 shwos us how to eat ass.

Otherwise, in parentheses:

A near linear relationship can be obtained between ultimate flexural and shear capacity of a RC section, if pitting corrosion occurs<sup>3</sup>.

vlg. Nowak und Collins 2000, 17 Das ist mit Seitenangabe und Vergleich

Nowak und Collins 2000 Das ist sogar sehr doof.

(Nowak und Collins 2000) Das ist ein Test.

---

2. Chicago Press 2010

3. Stewart 2009.





# Inhaltsverzeichnis

|   |            |
|---|------------|
| <b>Abstract</b>                                   | <b>v</b>   |
| <b>Acknowledgment</b>                             | <b>vii</b> |
| <b>Hilfestellung</b>                              | <b>ix</b>  |
| <b>1 Einleitung</b>                               | <b>1</b>   |
| <b>2 Zielformulierung</b>                         | <b>3</b>   |
| <b>3 Infrastrukturobjekt</b>                      | <b>4</b>   |
| <b>4 Interessensgruppen</b>                       | <b>5</b>   |
| <b>5 Zielfunktion</b>                             | <b>7</b>   |
| <b>6 Kostenstrukturen</b>                         | <b>8</b>   |
| 6.1 Besitzer . . . . .                            | 8          |
| 6.1.1 Unterhaltskosten . . . . .                  | 8          |
| 6.2 Nutzer . . . . .                              | 11         |
| 6.2.1 Reisezeitkosten . . . . .                   | 11         |
| 6.2.2 Betriebskosten . . . . .                    | 12         |
| 6.3 Öffentliche Hand . . . . .                    | 14         |
| 6.3.1 Kosten durch Belastung der Umwelt . . . . . | 14         |
| 6.3.2 Unfallkosten . . . . .                      | 16         |
| <b>7 Szenarien</b>                                | <b>19</b>  |
| <b>8 Varianten</b>                                | <b>20</b>  |
| 8.1 Variante: 1 . . . . .                         | 20         |
| 8.2 Variante: 2 . . . . .                         | 20         |
| 8.3 Variante: 3 . . . . .                         | 21         |
| <b>Literaturverzeichnis</b>                       | <b>23</b>  |



# Abbildungsverzeichnis

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 0.1 | Safety Margin an Reliability Index . . . . . | xiv |
| 0.2 | First Order Reliability Method . . . . .     | xiv |



# Tabellenverzeichnis

|     |  |      |
|-----|--|------|
| 0.1 | Mean-field predictions for the critical temperature of the Ising model . . . . | xiii |
| 4.1 | Tabelle der Interessensgruppen und Kostenstrukturen . . . . .                  | 6    |
| 6.1 | Tabelle der Unfallrisiken . . . . .  | 17   |
| 8.1 | Basis Informationen der Varianten . . . . .                                    | 22   |



# 1 Einleitung

Die von mir untersuchte Infrastruktur Interventionen beziehen sich auf die Nord-Süd Verbindung entlang der Pfäffikerstrasse, Brunnenstrasse und Bahnhofstrasse mit speziellem Augenmerk auf der geplanten Velo- und Fussgängerunterführung im Bereich der Gleisquerung Bahnhofstrasse/Brunnenstrasse.

Diese wichtige Route verbindet die südlichen Stadteile sowie das Zentrum ideal mit der Sportanlage Buchenhold sowie mit den Institutionen der Gesundheitsmeile auf dem Weg dahin. In der Gegenrichtung verbindet sie die nördlich der Bahngleise gelegenen Quartiere mit dem Zentrum. Dies ist somit eine der zentralen Achsen Usters und ihr ist im Rahmen der Stadtentwicklung besonderes Augenmerk zu schenken, insbesondere im Zuge der Zentrumsentwicklung und der Mobilitätsstrategie 2035.

In enbracht der Bestrebungen aus Uster ein urbanes Regionalzentrum zu machen, ist die Förderung des ökologischen und zukunftsorientierten Langsamverkehr essenziell, insbesondere die Veloförderung. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Mobilität wird das Fahrrad auch auf Strecken bis zu 30km eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofzentrum mit besonderem Augenmerk auf den Fahrbeziehungen der Buslinien, der geplanten Kapazität und Lage der Veloparkieranlagen und der Kapazitäten der Wintethurerstrasse sowie der geplanten Umfahrung Uster West wird die Infrastruktur auf der Nord-Süd Achse zum zentralen Element zur Förderung des Langsamverkehrs. Um diese zentrale Achse und auch das Stadtzentrum vom MIV Durchgangsverkehr zu entlasten ist der Ausbau der Uster Westumfahrung unumgänglich.

Das Ziel der von mir untersuchten Infrastruktur Investitionen ist es den Gesamtnutzen der Interessensverbände zu maximieren.

Dies mit speziellem Augenmerk auf der Vermehrung des Nutzens der Nutzer dieser Infrastruktur, d.h. der Langsamverkehr.

Die Nutzen die durch die Anwendung einer Infrastruktur Intervention entstehen sind hier definiert als die Verminderung der Kosten.

Die von mir verwendete Grundlage für die Erstellung dieser Auflistung der Steakholder sowie der Nutzen der jeweiligen Interessensverbände, basiert auf dem Dokument:

*Structure and Infrastructure Engineering: IM1-HS2019-HO-Adey-et-al-2012-f.pdf*

Ich möchte den Nutzen also die Reduktion der Kosten gemäss der Funktionen in diesem Dokument berechnen. Die Funktionen werden ich anhand der Angaben aus dem *STEK* im Rahmen der von mir definierten unsicheren Variablen modellieren.

Die von mir untersuchten Infrastruktur Investitionen werden sich hinsichtlich ihrer Kapazitäten unterscheiden. Einerseits möchte ich untersuchen welche Variante die optimale

## *1 Einleitung*

Vermehrung des Gesamtnutzens ermöglicht und andererseits welche die optimale Kapazität für eine geplante Lebensdauer von mind. 40 Jahren ist.



## 2 Zielformulierung

Die Leitziele «Uster macht Mobil »und « Velostadt Uster» die sich Uster im Rahmen der Stadtentwicklung gesetzt hat sind klare Signale, dass der Ausbau der Veloinfrastruktur für die Bevölkerung Usters ein zentrales Anliegen ist. Die Förderung des Langsamverkehrs und die Reduktion des MIV Anteils am Modal Split hat in Anbetracht der Zentrumsentwicklung höchste Priorität. Die Aufwertung des Zentrums in Anbetracht der gesetzeten Ziele aus Uster ein urbanes Regionalzentrum zu mache, wird zu einer gesteigerten Nachfrage auf der Quelle-Ziel-Beziehung zwischen Zentrum und dem umgebenden Stadteilen führen.

Das Ziel der Infrastrukturintervention sollte demnach sein der gesteigerten Nachfrage nach Mobilität Rechnung zu tragen. Die Förderung des Langsamverkehrs soll dazu führen den Modal Split der Verkehrsbeziehungen im Raum Uster zu beeinflussen. So soll im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 der Anteil an Veloverkehr um 3% steigen<sup>1</sup>

---

1. STEK Kap.7

### 3 Infrastrukturobjekt

Das von mir ausgewählte Infrastrukturobjekt ist eine *Veloschnellstrassenverbindung* zwischen Uster Bahnhof Nord und der Sportanlage Buchholz.

## 4 Interessensgruppen

### **Besitzer**

Die Interessensgruppe der Eigentümer setzt sich aus verschiedene Parteien zusammen. Die wichtigsten involvierten Parteien sind die Stadt Uster und der Kanton Zürich sowie die Eigentümerin der Sportanlage Buchholz. Sie werden durch die Bau-  
direktion der Stadt Uster vertreten.

### **Nutzer**

Die Infrastruktur ist für jegliche Art von nichtmotorisiertem Verkehr ausgelegt. Dieser beinhaltet Fahrräder, Inlineskater, Skateboarder und auch Rollstuhlfahrer. Wichtig für die Planung der Intervention ist die Unterteilung der Verkehrsteilnehmer anhand ihrer durchschnittlichen Geschwindigkeit.

### **Öffentliche Hand**

Hier wird unterschieden in direkt und indirekt betroffene Personen.

Die Anwohner sowie in einem entfernten Sinne auch die Nutzer selbst, zählen zur direkt betroffenen Öffentlichkeit. Sie nutzen die Infrastruktur nicht direkt, befinden sich aber in ihrer unmittelbaren Nähe. Diese sind die Hauptträger der Kosten die durch Lärm- und Schadstoffbelastung entstehen. Eine Reduktion des MIV Anteil und die damit einhergehende Verkehrsberuhigung sind die besten Mittel zur Reduktion dieser Kosten.

Die Unfallkosten gehen zulasten der Allgemeinheit in Form der Belastung des Gesundheitssystems. Die Allgemeinheit nutzt in diesem Sinne die Infrastruktur nicht und ist auch nicht in ihrer Nähe zuhause oder bei der Arbeit sondern wird durch die Benützung der Infrastruktur von ihr indirekt betroffen.

Tabelle 4.1 listet die Interessensgruppen sowie die Kostenstrukturen auf. Die Kostenstrukturen in Form der Kostentypen und der modellierten Einheitskosten werden in den folgenden Kapitel erläutert .

| Interessensgruppe | Kostentyp   | Symbol      | Einheitskosten  |  |
|-------------------|---|-------------|-----------------|--|
| Besitzer          | Unterhaltskosten ( $U$ )                                      | $K_U(t)$    | 5 - 30          | $\frac{CHF}{m^2 \text{ Jahr}}$         |
| Nutzer            | Reisezeitkosten ( $TT$ )                                      | $K_{TT}(t)$ | 35 - 56         | $\frac{CHF}{\text{Stunde } DTV_k}$     |
|                   | Betriebskosten ( $B$ )  | $K_B(t)$    | 0.15 - 0.7      | $\frac{CHF}{km \text{ } DTV_k}$        |
| Öffentliche Hand  | Kosten durch Belastung<br>der Umwelt<br>(Environment) ( $E$ ) | $K_E(t)$    | 0.05            | $\frac{CHF}{\text{Fahrzeugkilometer}}$ |
|                   | Unfallkosten ( $A$ )  | $K_A(t)$    | 15'000 - 3.7mio | $\frac{CHF}{Unfall_n}$                 |

Tabelle 4.1: Tabelle der Interessensgruppen und Kostenstrukturen

## 5 Zielfunktion

Das Ziel meiner Optimierung ist es den Gesamtnutzen zu steigern mit speziellem Augenmerk auf der Vermehrung des Nutzens der Fahrradfahrer.

Die geplanten Infrastruktur Interventionen sollen die Kapazität und somit das Angebot auf der Route Bahnhof - Sportanlage erhöhen.

Mithilfe der Optimierung und der anschliessenden Analyse soll diejenige Intervention bestimmt werden, die den totalen Nutzen über den betrachteten Zeitraum am meisten steigert.

Die Gleichung 5.1 stellt das Optimierungsproblem als mathematische Funktion dar. Die totalen Kosten  $TK$  einer Interventionsstrategie sind definiert als die netto Kosten aller Stakeholder über einen untersuchten Zeitraum  $[0, T]$

Da in unserem Fall die Erlöse, während einer Zeitperiode  $[0, T]$  generiert werden können, nicht in Betracht gezogen werden, ist die Minimierung der Gesamtkosten äquivalent zur Maximierung des netto Nutzens aller beteiligter Interessensveränderer. Die Zeit 0 kennzeichnet den Startpunkt der Untersuchung wobei die Zeit  $T$  das Ende der Untersuchungsperiode ist.

$$Min. TK_i = Min. [K_U^i + K_{TT}^i + K_B^i + K_E^i + K_A^i] \quad (5.1)$$

wobei:

$TK_i$  = Totale Kosten der Variante  $i$  für den betrachteten Zeitraum von  $T$  Jahren

$K_U^i$  = Totale Unterhalts- und Baukosten der Variante  $i$

$K_{TT}^i$  = Totale Reisezeitkosten der Variante  $i$

$K_B^i$  = Totale Betriebskosten der Variante  $i$

$K_E^i$  = Totale Umweltbelastungskosten der Variante  $i$

$K_A^i$  = Totale Unfallkosten der Variante  $i$

## 6 Kostenstrukturen

Die Kosten der verschiedenen Interessensverbände setzen sich aus unterschiedlichsten Faktoren zusammen. In den folgenden Abschnitten werden die Kosten und ihre Berechnung dargestellt sowie die unsicheren Randbedingungen identifiziert.

### Unsicher Rahmenbedingungen

- Bevölkerungswachstum
- Gebaute Variante
- Bau von Uster West
- Bau der Moosackerstrasse
- Zentrumsentwicklung
- Entwicklung der Nachfragebeziehung auf der Route Bahnhof - Sportanlage

### 6.1 Besitzer

Für die Besitzerin der Infrastruktur wird in dem betrachteten Zeitraum nur die Initialisierungskosten sowie die laufenden Betriebskosten von Bedeutung sein. Um ein vollständiges Bild der Interessen der Besitzer zu erhalten, müssten weiter Kosten in Betracht gezogen werden.

Für unsere Untersuchungen, welche die Infrastruktur in den nächsten 40 Jahren betrachtet, spielen die Unterhaltskosten die bedeutendste Rolle. Einerseits übersteigt die W'keit, dass diese Kosten bezahlt werden müssen, die W'keit dass andere Kostentypen eintreten und andererseits ist der absolute Betrag der Unterhaltskosten über einen Zeitraum von  $T$  Jahren deutlich grössers als der anderer Kostentypen. Aufgrund dieser Überlegungen brachten wir für die Besitzer nur die Unterhaltskosten.

#### 6.1.1 Unterhaltskosten

Die **Unterhaltskosten**  $K_U(t)$  werden in Formel 6.1 dargestellt. Sie setzen sich zusammen aus den einmaligen Investitionskosten für den Bau der Infrastruktur

$K_{Inv}$ . Die jährlich anfallenden Unterhaltskosten  $K_{Unt,t}$  sowie die ausserordentlichen Interventionskosten pro Jahr  $K_{Int,t}$ . In den Jahren in denen an der Infrastruktur ausserplanmässige Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden, wird  $\delta_t = 1$  gesetzt ansonsten 0.

$$K_{U,i}(t) = K_{Bau,i} + \sum_{t=0}^T (K_{Unt,t} + \delta_t \cdot K_{Int,t}) \quad (6.1)$$

wobei:

$K_U(t)$  = Totale Unterhaltskosten im Jahr  $t$

$K_{Inv}$  = Investitionskosten für den Bau der Infrastruktur

$K_{Unt,t}$  = Unterhaltskosten im Jahr  $t$

$K_{Int,t}$  = Ausserordentliche Interventionskosten im Jahr  $t$

$\delta_t$  =  $\in [0, 1]$

$$K_{U,i}(t) = K_{Bau,i} + \sum_{t=0}^T EK_U \cdot s_i \cdot \lambda_{Unterhalt} \quad (6.2)$$

$$\lambda_{Unterhalt} = \begin{cases} 0.8 & \text{falls } DTV < C_i \\ 1 & \text{falls } DTV = C_i \\ 2 & \text{falls } DTV > C_i \end{cases}$$

wobei:

$K_U(t)$  = Totale Unterhaltskosten im Jahr  $t$

$K_{Bau,i}$  = Baukosten der Variante  $i$

$EK_U$  = Kosten der Instandhaltung pro Kilometer im Jahr  $t$

$s_i$  = Länge der Variante  $i$

$\lambda_{Unterhalt}$  = Auslastungsgrad

$C_i$  = Kapazität der Variante  $i$

Die Einheitskosten pro Jahr, die in Tabelle 4.1 angegeben werden, setzen sich nur aus den jährlich anfallenden Unterhaltskosten zusammen. Die Baukosten sowie die ausserordentlichen Interventionskosten müssen gesondert betrachtet werden.

Die Einheitskosten für die Unterhaltsarbeiten pro Jahr setzen sich aus Referenzwerten der Stadt Zürich für ähnliche Infrastrukturprojekte zusammen. Die Länge der Infrastruktur sowie der gewählte Ausbaustandart sind in diesem Fall unsichere Variablen, die von

der gebauten Variante abhängig sind. Desweiteren ist für die Abschätzung der jährlich anfallenden Unterhaltskosten die Anzahl an Nutzer zu bestimmen. Dies ist von Nöten, um Aussagen betreffend der Geschwindigkeit der Abnützung der Fahrbahn machen zu können. Die Bestimmung der Anzahl Nutzer ist Anhand von Schätzungen, basierend auf Messungen an vergleichbaren Infrastrukturobjekten, möglich jedoch nur mit einer gewissen Unsicherheit. Somit sind die Anzahl Nutzer sowie die gewählte Ausbauvariante die unsicheren Rahmenbedingungen die die Unterhaltskosten in Zukunft bestimmen. Die zukünftige Anzahl Nutzer dieser Infrastruktur ist desweiteren abhängig vom Bevölkerungswachstum und der Entwicklung von Uster bis 2035 gemäss dem STEK Schlussbericht. Die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung kann der Abbildung 63 im STEK Schlussbericht Kapitel 10.3 *Bevölkerungswachstum* entnommen werden.



## 6.2 Nutzer

Für die nachfolgende Optimierung ist es von zentraler Bedeutung die massgebenden Kostenstrukturen zu definieren. In anbetracht der Verkehrssituation, sind die folgenden Kostentypen diejenigen die für den Nutzer massgebend sind. Der Nutzer der Infrastruktur ist der Langsamverkehr der gemäss STEK sämtliche Verkehrsmitteln einschliesst die aus eigener Kraft angetrieben werden. Es muss geprüft werden ob auch Sonderbewilligungen zur Nutzung der Infrastruktur für E-Bikes und Hybridräder erteilt werden kann. Dies sollte nur geschehen falls die geplante Kapazität der Infrastruktur das befahren mit deutlich unterschiedlichen Geschwindigkeiten erlaubt.

### 6.2.1 Reisezeitkosten

Die totalen **Reisezeitkosten**  $K_{TT}$  für  $T$  Jahre werden gemäss Formel 6.3 berechnet. Die Reisezeitkosten geben die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Zeitverlustes auf einen Verkehrsteilnehmer wieder. Es wird die zusätzlich benötigte Reisezeit verrechnet, in Anbetracht dessen, dass in dieser Zeit gearbeitet oder Freizeit hätte verbracht werden können. Sie sind somit die Kosten der Reise in Form des Zeitverlustes.

$$K_{TT}(t) = \sum_{t=0}^T (S_{Nutzer,t} \cdot T_{Zeitverlust,t} \cdot K_{Zeitverlust}) \quad (6.3)$$

wobei:

- $K_{TT}(t)$  = Totale Kosten der verlorenen Zeit im Jahr  $t$
- $S_{Nutzer,t}$  = Totale Anzahl Nutzer im Jahr  $t$
- $T_{Zeitverlust}$  = Verlorene Zeit pro Nutzer auf der Infrastruktur,  
in Abhängigkeit der Kapazität der Fahrbahn
- $K_{Zeitverlust}$  = Einheitskosten der verlorenen Zeit pro Stunde

Der Zeitverlust ist abhängig vom Zustand der Infrastruktur, genauer von der Beschaffenheit des Oberflächenbelags der Fahrbahn. Diese Beziehung ist schwierig zu modellieren. Jedoch kann zwischen dem Strassenzustand, in Abhängigkeit von der gebauten Variante und der gefahrenen Geschwindigkeit eine Beziehung modelliert werden die es uns erlaubt die verlorene Zeit zu berechnen. Die Zeit die man benötigt eine bestimmte Strecke zurück zu legen ist abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit welche wiederum abhängig ist vom Zustand der Strasse sowie der Kapazität der Infrastruktur. Wird die Kapazität durch eine zu hohe Nachfrage überschritten, kann dies zu Verstopfungen und daraus resultierenden Verspätungen führen.

Die Kapazitätsüberschreitung ist direkt abhängig von der Nachfragebeziehung auf der untersuchten Route. Diese Nachfrage ist wiederum abhängig von der Entwicklung der restlichen Infrastruktur in Uster sowie dem Bevölkerungswachstum.

Somit sind in diesem Falle die unsicheren Rahmenbedingungen die es für die Zukunft zu modellieren gilt, die Anzahl Verkehrsteilnehmer die auf der geplanten Veloroute zukünftig pro Tag, fahren werden, sowie der Ausbaustandart der Infrastruktur in Form des Querschnittsprofil der Strasse. Die Einheitskosten für den Zeitverlust repräsentiert den durchschnittlichen schweizer Lohn für eine Stunde Arbeit. Dies wurde hier mit  $85 \frac{CHF}{Stunde}$  angesetzt.

Die Anzahl Nutzer kann wie in Formel 6.4 dargestellt, berechnet werden.

$$S_{Nutzer,t} = S_{Nutzer,0} + S_{Bev,Nutzer,t} + S_{SBB,Nutzer,t} + S_{Var,Nutzer,t} \quad (6.4)$$

wobei:

|                    |   |
|--------------------|---|
| $S_{Nutzer,t}$     | = Totale Anzahl Nutzer im Jahr $t$  |
| $S_{Nutzer,0}$     | = Initiale Anzahl Nutzer im Jahr 0  |
| $S_{Bev,Nutzer,t}$ | = Veränderung der Anzahl Nutzer aufgrund des Bevölkerungswachstum im Jahr $t$             |
| $S_{SBB,Nutzer,t}$ | = Veränderung der Anzahl Nutzer aufgrund der Kapazitätserhöhung der SBB-Linie im Jahr $t$ |
| $S_{Var,Nutzer,t}$ | = Veränderung der Anzahl Nutzer aufgrund der gebauten Variaten im Jahr $t$                |

Die Anzahl an Nutzer pro Jahr sowie die verlorene Zeit pro Nutzer und Jahr sind die unsicheren Variablen die es für die Berechnung dieser Kosten zu modellieren gilt. Sie sind abhängig von der Entwicklung der restlichen Infrastruktur in und um Uster.

### 6.2.2 Betriebskosten

Die **Betriebskosten**  $K_B$  des Fahrzeugs für den betrachteten Zeitraum von  $T$  Jahren werden gemäss Formel 6.5 berechnet. Diese sogenannten Fahrzeugsbetriebskosten werden im Rahmen der Optimierung der Kosten der verschiedenen Infrastruktur Interventionen als die jährlich pro Nutzer anfallenden Wartungskosten ermittelt. Diese setzen sich zusammen aus den Kosten für die Arbeitsstunden und der Kosten für die Ersatz- und Verschleisssteile. Dies sind somit die Kosten für die Instandsetzung und den Betrieb eines Fahrzeugs. Diese Kosten sind abhängig von der Qualität der Fahrbahn sowie der Kapazität der Infrastruktur. Weiter ist ein entscheidender Faktor in der Bestimmung der Fahrzeugbetriebskosten die Strassengeometrie. Diese beinhaltet die Anzahl und Form der Kurven, die Steigungen sowie die Breite der Strasse und die daraus resultierende Möglichkeit des sicheren Überholens.

Diese Kosten sind abhängig von der Qualität des Fahrbahnbelags sowie von der genaueren Bauausführung der Infrastrukturvarianten. Die Anzahl an Kreuzungsstellen und die davon abhängige Anzahl an Brems- und Beschleunigungsmanöver haben einen direkten Einfluss

auf den Verschleiss der Mechanik des Fahrzeugs. So werden im Falle des Fahrrads die Kette und die Bremsbeläge durch vermehrtes Bremsen und Anfahren verstärkt abgenutzt.

$$K_B(t) = \sum_{t=0}^T [(K_{Arbeit,t} + K_{Material,t}) \cdot S_{Nutzer,t}] \quad (6.5)$$

wobei:

$K_B(t)$  = Totale Fahrzeugbetriebskosten im Jahr  $t$

$K_{Arbeit,t}$  = Kosten für die Arbeitsstunden für die Instandsetzung pro Jahr

$K_{Material,t}$  = Kosten für die Ersatz- und Verschleisssteile pro Jahr

$S_{Nutzer,t}$  = Totale Anzahl Nutzer im Jahr  $t$ . Berechnet gemäss Formel 6.4

Die Kosten der Arbeitsstunden sowie die Kosten der Materialien werden zusammengefasst als die Einheitskosten für den Fahrzeugbetrieb. Dieser wird in diesem Falle mit  $100 \frac{CHF}{Nutzer}$  angesetzt. Die Totalen Kosten für die Instandsetzung und den Betrieb der Fahrzeuge pro Jahr setzt sich somit aus den Einheitskosten pro Nutzer multipliziert mit der Anzahl Nutzer pro Jahr zusammen.

## 6.3 Öffentliche Hand

Die nachfolgenden Kosten sind die massgebenden Einwirkungen auf die Allgemeinheit. Die Öffentliche Hand setzt sich wie in Tabelle 4.1 aufgeführt aus direkt und indirekt betroffener Personen zusammen.

### 6.3.1 Kosten durch Belastung der Umwelt

Die **Kosten die durch die Belastung der Umwelt**  $K_E(t)$  (*Englisch*: Environment) entstehen, setzen sich auf den Kosten der Luftverschmutzung durch die Schadstoffbelastung  $K_S(t)$  und der Kosten durch die Lärmbelastung  $K_L(t)$  zusammen. Die Einheitskosten der Umweltbelastung werden aus der Summe der Einheitskosten für die Lärm- und Schadstoffbelastungen gebildet.

Die Einheitskosten der Schadstoffbelastung pro Fahrzeugkilometer betragen gemäss Tabelle 3-1 *Durchschnittliche externe Kosten der Luftverschmutzung im Strassenverkehr im Jahr 2000* Ecoplan, VSS 2007, p.38  $0.0345 \frac{CHF}{Fahrzeugkilometer}$ .<sup>1</sup>

Die Einheitskosten der Lärmbelastung betragen gemäss Tabelle 7-4 *Lärmkosten pro Fzkm, pkm und tkm im Strassenverkehr* Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 2004, p.127  $0.0149 \frac{CHF}{Fahrzeugkilometer}$ .<sup>2</sup>

$$K_E(t) = \sum_{t=0}^T \left( K_{S,t} + K_{L,t} \right) \quad (6.6)$$

wobei:

$K_E(t)$  = Totale Umweltkosten im Jahr  $t$

$K_{S,t}$  = Kosten durch die Schadstoffbelastung pro Jahr

$K_{L,t}$  = Kosten durch die Lärmbelastung pro Jahr

Die Kosten durch die **Schadstoffbelastung** werden gemäss Formel 6.7 berechnet.

$$K_{S,t} = EK_S \cdot DTV_{MIV,t} \cdot s_i \left( 1 - \Phi_{E-Auto,t} \right) \quad (6.7)$$

wobei:

$EK_S$  = Einheitskosten der Schadstoffbelastung pro Fahrzeugkilometer

$s_i$  = Länge der Variante  $i$  in  $[km]$

$DTV_{MIV,t}$  = Durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Jahr  $t$

$\Phi_{E-Auto,t}$  = Marktanteil E-Autos am  $DTV_{MIV,t}$  im Jahr  $t$

---

1. Ecoplan, VSS 2007.

2. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 2004.

Die Kosten durch die **Lärmbelastung** werden gemäss Formel 6.8 berechnet.

$$K_{L,t} = EK_L \cdot DTV_{MIV,t} \cdot s_i \quad (6.8)$$

wobei:

$EK_L$  = Einheitskosten der Lärmbelastung pro Fahrzeugkilometer

$s_i$  = Länge der Variante  $i$  in  $[km]$

$DTV_{MIV,t}$  = Durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Jahr  $t$

Die Anzahl an Nutzer ist eine unsichere Variabel der Zukunft, welche abhängig ist von der Entwicklung der restlichen Infrastruktur in und um Uster. Die Totale Anzahl an Fahrzeugen pro Jahr  $t$  ist die unsichere Rahmenbedingung die es, in Abhängigkeit der verschiedenen Szenarien zu modellieren gilt.

Die **Kosten durch die Schadstoffbelastung**  $K_S$  sind die Kosten der Schäden die aufgrund der Schadstoffbelastung entstehen. Die Schäden können neben gesundheitlichen Problemen für die Anwohner und Nutzer der Strasse auch die Beeinträchtigung des Pflanzenwachstums entlang der Infrastruktur sein.

Die Luftverschmutzung wird durch die Emissionen der motorisierten Fahrzeuge verursacht. Somit kann die geplante Veloroute eine Reduktion der Belastung der Öffentliche Hand, in Form der Reduktion der Schadstoffemission, erreichen. Die Schwierigkeit diese Kosten zu modellieren liegt in der nicht direkt messbaren Beziehung zwischen Schadstoffbelastung und daraus resultierenden Kosten. Jedoch ist zu vermerken das die Emissionen direkt von der Anzahl an motorisierten Fahrzeuge abhängt die auf der Infrastruktur verkehren. Somit ist die Anzahl an Fahrzeugen die täglich auf der Strasse fahren die unsichere Variable die es für die zukünftige Entwicklung zu modellieren gilt. Diese ist Abhängig vom Bevölkerungswachstum, der Entwicklung der Nachfragebeziehung auf der Route Bahnhof - Sportanlage, der Entwicklung des Stadtzentrums und dem Bau der Uster Westumfahrung sowie dem Bau der Moosackerstrasse. Ein weiterer Faktor den es zu erwähnen gilt, ist die Entwicklung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionswerte. Es muss berücksichtigt werden, welcher Trend sich hinsichtlich der Emissionswerte abzeichnet um dies in die Berechnung mit einzubeziehen. Die Schadstoffbelastung ist eine Funktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit sowie der Häufigkeit des *Stopp and Go* - Verkehrs. So nimmt die Belastung der Luft durch Schadstoff deutlich zu, wenn vermehrt im *Stopp and Go* - Verkehr gefahren wird. Diese Beziehung ist schwierig zu modellieren jedoch ist ersichtlich, dass die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit vom Querschnittsprofil und somit von der Kapazität der Strasse abhängt.

Die **Kosten durch Lärmbelastung**  $K_L$  sind die Kosten die für die Allgemeinheit durch übermässigen Lärm entstehen, welcher von der Strasse verursacht wird. Die Kosten sind in diesem Falle die Störung und Beeinträchtigung der Anwohner in Form von Kopfschmerzen, Bluthochdruck, Schlafstörungen sowie psychischer Belastung.

Der Lärm entsteht mehrheitlich durch Motorengeräusche sowie der Abrollgeräusche der Reifen.

### 6.3.2 Unfallkosten

Die totalen **Unfallkosten**  $K_A$  für den betrachteten Zeitraum von  $T$  Jahren werden gemäss Formel 6.9 berechnet.

Die Berechnung dieser Kosten basiert auf der Kostenberechnung in ADEY (ZITAT). In Betracht gezogen werden drei verschiedene Unfalltypen [a,b,c]. Unfälle mit Sachschäden leichtverletzten Personen und werden in die Kategorie  $a$  eingeteilt. Für Unfälle mit schwerverletzten Beteiligten wird die Kategorie  $b$  definiert und für Unfälle mit Todesfolge die Kategorie  $c$ . Die Kategorien unterscheiden sich in der Häufigkeit des Unfalls pro Fahrzeug  $\lambda_k$  sowie der entstehenden Einheitskosten pro Unfall  $EK_{k,n}$ .

Die entstehenden Einheitskosten pro Unfall werden auf der nächsten Seite dargestellt.

$$K_A(t) = \sum_{t=0}^T \left[ \sum_{k=1}^2 \left( \sum_{n=a}^c EK_{k,n} \cdot \gamma_{k,n} \right) \cdot DTV_k \cdot s_i \cdot \lambda_k \right] \quad (6.9)$$

$$n = \begin{cases} a & \text{für Sachschäden und Leichtverletzte} \\ b & \text{für Schwerverletzte} \\ c & \text{für Todesfall} \end{cases}$$

$$k = \begin{cases} 1 & \text{für Velo} \\ 2 & \text{für Auto} \end{cases}$$

$$\lambda_k = \begin{cases} 0.8 & \text{falls } DTV_k < C_{i,k} \\ 1 & \text{falls } DTV_k = C_{i,k} \\ 2 & \text{falls } DTV_k > C_{i,k} \end{cases}$$

wobei:

$K_A(t)$  = Totale Unfallkosten im Jahr  $t$

$EK_{k,n}$  = Einheitskosten pro Unfall

$\gamma_{k,n}$  = Anzahl Unfälle pro Fahrzeug

$C_{i,k}$  = Kapazität der Variante  $i$

$n$  = Unfallart

$k$  = Art des Fahrzeugs

$\lambda_k$  = Ausnützungsgrad der Infrastruktur

Die Anzahl Unfälle pro Personenkilometer wird mithilfe der Risiken eines Unfall mit Todesfolge gemäss BFS und Bundesamt für Strassen ASTRA 2019a ermittelt. Die Anzahl Strassenmotorfahrzeuge in der Schweiz betrug 2019 6'160'262 Fahrzeuge.<sup>3</sup> Davon waren 744'542 Motorräder, was einem Anteil von 12.09% entspricht, der Rest wird in dieser Betrachtung als Autos definiert. Da das Unfallrisiko für Motorräder deutlich höher ist als für

---

3. BFS und Bundesamt für Strassen ASTRA 2019b, Vlg.

Autos, wurde der prozentuale Anteil an der gesamten Menge an Strassenmotorfahrzeugen verwendet um das Unfallrisiko des MIV's zu berechnen.

$$\gamma_{MIV,c} = Anteil_{Motorrad} \cdot \gamma_{Motorrad,c} + Anteil_{Auto,c} \cdot \gamma_{Auto,c}$$

Die Berechnung der Unfallrisiken der Unfalltypen *a* und *b* erfolgte mithilfe der prozentualen Anteile der Unfalltypen an der Gesamtanzahl an Unfällen im Jahr 2019. Die Anzahl Unfälle der verschiedenen Typen wird der Strassenverkehrsunfall-Statistik des Bundesamt für Strassen entnommen. Die Werte beziehen sich auf das Jahr 2019. So waren 2019 0.334% aller Unfälle, Unfälle mit Todesfolge, 6.45% aller Unfälle waren Unfälle mit Schwerverletzten und 93.21% der Unfälle hatten Sachschaden und Leichtverletzte Personen zur Folge.<sup>4</sup> Die Unfallrisiken der Unfalltypen *a* und *b* wurden somit mithilfe dieser Anteile aus dem Unfallrisiko für die Unfälle des Typs *c* geschätzt.

Die folgenden Tabelle 6.1 listet die berechneten Unfallrisiken für die verschiedenen Fahrzeuge *k* und die verschiedenen Unfalltypen *n* auf.

| Fahrezugtyp <sub>k</sub> | Unfalltyp a                               | Unfalltyp b                               | Unfalltyp c                                |
|--------------------------|---|---|--|
| MIV                      | $1.317 \cdot 10^{-6} \frac{Unfälle}{Pkm}$ | $9.116 \cdot 10^{-8} \frac{Unfälle}{Pkm}$ | $4.7243 \cdot 10^{-9} \frac{Unfälle}{Pkm}$ |
| Velo                     | $3.818 \cdot 10^{-6} \frac{Unfälle}{Pkm}$ | $2.643 \cdot 10^{-7} \frac{Unfälle}{Pkm}$ | $1.37 \cdot 10^{-8} \frac{Unfälle}{Pkm}$   |

Tabelle 6.1: Tabelle der Unfallrisiken  $\gamma_{k,n} \left[ \frac{Unfälle_{k,n}}{Pkm_k} \right]$

4. Bundesamt für Strassen ASTRA 2020.

Die Unfallkosten pro Jahr werden durch die Anzahl an Unfällen die in einem Jahr auf der betrachteten Infrastruktur passieren bestimmt. Die Anzahl Unfälle pro Jahr sind vom Auslastungsgrad  $\lambda_k$  der Infrastruktur abhängig. Mit den geschätzten Faktoren wird die Auslastung der Kapazitäten der Infrastruktur in die Berechnung der Kosten mit einbezogen. So verdoppelt sich die Anzahl Unfälle bei Überschreiten der Kapazitätsgrenze  $C_k$  und verringert sich um 20% bei Unterschreiten der Kapazität.

Für die Kategorie *a* setzen sich die Einheitskosten pro Unfall aus den entstandenen Sachschäden und den Arbeits- und Materialkosten der Reparatur der Fahrzeuge zusammen. Unter der Annahme, dass das durchschnittliche Alter eines Personewagens in der Schweiz 8.5 Jahre beträgt und somit schon einen deutlichen Wertverlust erlitten hat, wird gemäss (EBERLEHOFMANN MSC) die Einheitskosten der Kategorie a mit  $15'000 \frac{CHF}{Unfall}$  angesetzt. Die Kosten für die Behandlung leichtverletzter Personen wird in dieser Betrachtung aufgrund ihrer geringen Grösse vernachlässigt.

Die Kosten für Unfälle der Kategorie *b* werden durch die entstehenden Behandlungskosten dominiert. Die entstehenden Kosten durch den Erwerbsausfall für die Dauer der Arbeitsunfähigkeit sowie die Kosten der entstandenen Sachschäden werden in dieser Berechnung aufgrund ihrer im Vergleich zu den Behandlungskosten geringen Grösse, vernachlässigt. Die durchschnittliche Kosten die durch eine schwerverletzte Person entstehen, werden mit  $110'000 \frac{CHF}{Unfall}$  angesetzt. SIEHE MSC EBERLEHOFMANN was 3% der Kosten einer tödlich verunfallten Person entspricht.

Und zuletzt die Kategorie *c*, die Kosten für einen Unfall mit Todesfolge. Hierfür werden  $3.7mio \frac{CHF}{Unfall}$  angesetzt.

Hier ist zu Vermerken, dass die Anzahl Unfälle pro Jahr mit einer Unsicherheit behaftet sind. Diese resultiert aus der Ungewissheit, um wie viel die Nachfrage auf der Route steigen wird und ab welchem Zeitpunkt die Infrastruktur an ihre Grenzen stossen wird.

So ist in diesem Fall die Anzahl Unfälle pro Jahr abhängig von der Anzahl Nutzer pro Jahr. Die Anzahl Nutzer wiederum ist abhängig von der Verkehrstechnischen Entwicklung Usters sowie vom prognostizierten Bevölkerungswachstum.

Für die Unfallkosten sind somit die Anzahl Unfälle und demnach die Anzahl Nutzer die unsicheren Randbedingungen die im Falle einer Optimierung modelliert werden müssten.



## 7 Szenarien

Die Szenarien dienen dazu die unsicherheiten der Kostenstrukturen zu modellieren. Der durchschnittliche tägliche MIV  $DTV_{MIV}$  das durchschnittliche tägliche Aufkommen an Fahrradfahrern  $DTV_{Velo}$  sind abhängig von der Bevölkerungsmenge Usters. Das Bevölkerungswachstum in Uster wird gemäss STEK in drei verschiedenen Szenarien prognostiziert:

### **Starkes Wachstum**

Die Bevölkerung wächst jährlich um ... Einwohner

### **Mittleres Wachstum**

Die Bevölkerung wächst jährlich um ... Einwohner.

Dieses Szenario hat mit ... die höchste Eintretenswahrscheinlichkeit.

### **Geringes Wachstum**

Bevölkerung wächst jährlich um ... Einwohner

## 8 Varianten

Die Varianten beziehen sich auf das Kapitel 7.2.1 *Die Velostadt verbessern*. Es wurde im STEK bereits definiert welche Routen Hauptverbindungen darstellen und daher besondere Aufmerksamkeit, im Rahmen der Entwicklung Usters zu einer Velostadt verdienen. Die Abbildung 45 *Räumliche Umsetzung der Strategie "die Velostadt verbessern"* im STEK Kap. 7 zeigt die Haupt- und Nebenrouten für den Veloverkehr im Raum Uster. Auf dieser Abbildung wird die zentrale Bedeutung der Route Bahnhof - Sportanlage als wichtige Nord-Süd Achse verdeutlicht. Die hier ausgearbeiteten Varianten bestimmen die Rahmenbedingungen die für die Berechnung der Kosten der Optimierung vonnöten sind. Die verschiedenen Möglichkeiten zur Ausgestaltung der Fahrbahn kann der Tabelle 1 im STEK Schlussbericht Kapitel 7.2 *Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr* entnommen werden. Die Tabelle 1 im STEK Schlussbericht Kapitel 7 basiert auf den kantonalen Vorgaben.

Die Kapazität für den ÖV ist in keiner Variante beeinträchtigt. Einen Ausbau der Kapazität ist nicht geplant. Neubauten oder umstrukturierungen verschiedener Bushaltestellen ist im Rahmen der genaueren Bauausführung zu prüfen.

Der Bau der Westerschliessung ist im Rahmen der Entwicklung Usters zur Velostadt unerlässlich und ist zentral für die geplante umstrukturierung entlang der Route Bahnhof - Sportanlage.

### 8.1 Variante: 1

Diese Variante beinhaltet den Bau der geplanten Velo- und Fussgängerunterführung im Bereich der Gleisquerung bei der Bahnhof-/ Brunnenstrasse. Weitere Investitionen sind in diesem Rahmen nicht geplant. Die Auführung der Velounterführung ist in verschiedenen Kapazitätsgrössen zu untersuchen. Es soll in Betracht gezogen werden, dass die Velounterführung als Flaschenhals in der Nord-Süd Achse fungiert und es ist somit zu untersuchen welche Querschnittskapazitäten für welche Nachfragebeziehungen vonnöten sind um verstopfungen aufgrund von Überbelastungen zu vermeiden. Die Bestimmung der optimalen Kapazität ist abhängig von der zukünftigen Verkehrsmenge und dadurch mit einer Unsicherheit behaftet die es zu modellieren gilt.

### 8.2 Variante: 2

Die zweite von mir untersuchte Variante beinhaltet neben der Velounterführung einen Ausbau der Infrastruktur auf der Brunnenstrasse und der Pfäffikerstrasse bis zur Sportanlage Buchenholz. Dies ist im Rahmen der gängigen Ausbaustandarts für Velowege als Hauptrouten gemäss STEK Kap.7 Tab.1 auszuführen.

### 8.3 Variante: 3

Die dritte Variante ist eine geplante Veloschnellroute. Diese zeichnet sich durch separate und baulich von der restlichen Fahrbahn getrennte Radwege aus. Dies ermöglicht gemäss STEK eine komfortable, durchgehende und direkte Verindung mit allenfalls zu prüfender Vortrittsberechtigung. Die Infrastruktur dieser Radwege sollte ausschliesslich für diese Art von Verkehr zugelassen sein und gemäss STEK Kap.7 Tab. 1 mind. 4.8m breit sein. Um eine kreuzungsfreie Durchfahrt zu gewährleisten ist eine Ausführung in Anlehnung an den Aufbau einer Autobahn zu prüfen. Das Ziel dieser Infrastruktur ist es grössere Distanzen in kurzer Zeit und mit hoher Geschwindigkeit unmotorisiert zurück legen zu könne. Dies setzt eine kreuzungsfreie Ausführung voraus was mit baulichen Massnahmen oder Vortrittsberechtigungen erreicht werden kann. Die dritte Variante ist an ein Beispiel aus dem Ausland angelehnt. Die Infrastrukturintervention wäre ein Ausbau der Nord-Süd Achse entlang der Pfäffikerstrasse, Brunnen- und Bahnhofstrasse zu einer Veloschnellstrasse. Das Vorbild dieser Infrastruktur ist die C99, Kopenhagen-Albertslund eine sogenannten *Super-Radschnellroute* auch bekannt als *Cykelsuperstier*. Diese Art von Veloinfrastruktur hat sich bereits in Dänemark bewehrt um das Pendeln leichter und sicherer zu machen. In Anbetracht der enormen Kapazitätssteigerung wäre ein Ausbau der Parkplätze auf der Sportanlage Buchenholz zu prüfen. Dies wäre im Rahmen eines Programmes gedacht das sich *Ride and Bike* nennen könnte, welches zum Ziel hat die Kombination von Autobahnananschluss und Parkiermöglichkeit mit einer bequemen, sicheren und schnellen Veloverbindung ins Stadtzentrum zu fördern.

Der geplanten Stadterschliessungen West und Süd-Ost sind für die Förderung des Langsamverkehrs in der Stadt Uster von zentraler Bedeutung. So kann eine Entlastung des Zentrums und der Nord-Süd Achse entlang der Bahnhofstrasse nur realisiert werden wenn der MIV entlang der Westumfahrung um das Stadtzentrum herum geführt wird.

In Tabelle 8.1 werden die Eigenschaften der Varianten dargestellt.

| <b>Eigenschaften</b>                                 | <b>Variante 1</b> | <b>Variante 2</b> | <b>Variante 3</b> |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Länge Fahrbahn ( $m$ )                               | 80                | 80                | 80                |
| Länge Unterführung ( $m$ )                           | -                 | 55                | 65                |
| <u>Anzahl Spuren</u>                                 |                   |                   |                   |
| • Veloweg:   | 2                 | 2                 | 4                 |
| • Strasse:   | 2                 | 2                 | 1                 |
| <u>Breite der Spur (<math>m</math>)</u>              |                   |                   |                   |
| • Veloweg:   | 1.5               | 1.5               | 2                 |
| • Strasse:   | 3.5               | 3                 | 5                 |
| Tempolimit ( $\frac{km}{h}$ )                        | 50                | 30                | 30                |
| <u>Ø Geschwindigkeit (<math>\frac{km}{h}</math>)</u> |                   |                   |                   |
| • Velo   | 15                | 15                | 20                |
| • MIV  | 37                | 30                | 30                |
| <u>Kapazität (<math>\frac{Fahrzeug}{h}</math>)</u>   |                   |                   |                   |
| • Velo   | 3350              | 3767              | 4600              |
| • MIV  | 2500              | 2500              | 1250              |

Tabelle 8.1: Basis Informationen der Varianten

# Literaturverzeichnis

- BFS und Bundesamt für Strassen ASTRA. 2019a. *Risikovergleich ausgewählter Landverkehrsmittel, 2008-2017*. Technischer Bericht.
- . 2019b. *Strassenfahrzeugbestand (MFZ)*. Technischer Bericht.
- Bundesamt für Raumentwicklung. Bern 2004. *Externe Lärmkosten des Strassen- und Schienenverkehrs der Schweiz, Aktualisierung für das Jahr 2000*. Technischer Bericht.
- Bundesamt für Strassen ASTRA. 2020. *Strassenverkehrsunfall-Statistik 2010 - 2019*. Technischer Bericht.
- Chicago Press, University of. 2010. *The Chicago Manual of Style*. Chicago Manual of Style. University of Chicago Press. ISBN: 9780226104201.
- Ecoplan, VSS. 2007. „Externe Kosten im Strassenverkehr“. *Grundlagen für die Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse*. <https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/baug/ivt/ivt-dam/vpl/vss-ek/2005-204.pdf>.
- Nowak, Andrzej S., und Kevin R. Collins. 2000. *Reliability of Structures*. First edition. McGraw-Hill civil engineering series. Boston: McGraw-Hill Higher Education. ISBN: 9780070481633.
- Stewart, Mark G. 2009. „Mechanical behaviour of pitting corrosion of flexural and shear reinforcement and its effect on structural reliability of corroding RC beams“. *Structural Safety* 31 (1): 19–30. ISSN: 0167-4730. doi:10.1016/j.strusafe.2007.12.001.